Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca
Carpeta Nº 3437 de 2009

Versión Taquigráfica N° 354 de 2010

RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS

Se declara de interés general su conservación, investigación y desarrollo sostenible

ARMADA NACIONAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de diciembre de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Hermes Toledo Antúnez

MIEMBROS: Señores Representantes Dardo Casas, Hugo Dávila, Rodrigo Goñi Romero, Graciela Matiauda Espino y Mario Perrachón

INVITADO: Por la Armada Nacional, C/N Ruben Carril.

SEÑOR PRESIDENTE (Toledo Antúnez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca tiene mucho gusto en recibir al Capitán de Navío Ruben Carril, quien nos visita a solicitud del señor Diputado Perrachón, del departamento de Colonia.

El señor Diputado Perrachón estuvo conversando con autoridades de la Armada Nacional y nos sugirió la posibilidad de analizar con ustedes el proyecto de ley de Recursos Hidrobiológicos, más conocido como Ley de Pesca, en el cual estamos trabajando desde hace algunos meses. Se trata de un proyecto bastante amplio y pesado, y es de interés de la Comisión conocer la opinión de todos los que de alguna manera están o pueden sentirse involucrados.

En ese sentido, hemos recibido al Sindicato Único de los Trabajadores del Mar y Afines, al Sindicato Único de Patronos, al Centro de Maquinistas Navales, a empresarios, a gente vinculada a la pesca artesanal y a la Prefectura. Por tanto, nos parece muy interesante conversar con ustedes sobre este tema. Por supuesto, si es necesario llevaremos a cabo otra instancia a fin de conocer algunas otras cuestiones que no competen directamente a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, pero como esta asesora está integrada en su totalidad por legisladores del interior, y algunos de ellos están vinculados a cuestiones marítimas o relacionadas con ríos y lagunas, nos interesa conocer las competencias que ustedes tienen.

SEÑOR CARRIL.- En primer lugar, quiero aclarar que recibimos la invitación y el proyecto con 24 horas de anticipación. Por lo tanto, apenas pude leerlo un par de veces.

Creo que hablo en nombre de la institución cuando digo que vemos con buenos ojos esta iniciativa, ya que es necesario actualizar la legislación, teniendo en cuenta que nosotros en ocasiones tenemos que actualizarla internamente. Por lo tanto, creo que el proyecto es bueno a fin de ir mejorando nuestro accionar.

Al leer el proyecto me encontré con que nuestra actividad toca en muchos aspectos la Ley de Pesca. Lo que no he podido hacer es comparar esta iniciativa con la ley anterior. Tampoco hemos podido analizar en detalle este proyecto con respecto a la legislación que nosotros empleamos con las embarcaciones de pesca. En ese sentido, dependiendo del tipo de embarcación de pesca, debemos cumplir algunos convenios internacionales. Además, contamos con leyes y decretos, así como también con una herramienta que, si bien es algo interno de la Prefectura, constituye un mecanismo legal en el sentido de legislar actividades en el ámbito marítimo. Me refiero a las disposiciones marítimas que promulga el Prefecto Nacional Naval. Estas disposiciones se realizan cuando el Prefecto determina que cierta circunstancia debe ser legislada, sin que sea necesario hacer un decreto. Entonces, en estas situaciones se hace una disposición marítima que todos los buques de la bandera están obligados a cumplir. De esa manera también estamos dando pautas de seguridad y comportamiento.

En cuanto a las actividades que nosotros realizamos vinculadas a este tema puedo decir que algo fundamental para nosotros es determinar las condiciones de seguridad de los buques. Eso lo hacemos a través de la Dirección de Marina Mercante en base a convenios internacionales, a legislación nacional e, inclusive como dije, a disposiciones marítimas.

El tema de la seguridad de las embarcaciones es bastante amplio. Nosotros debemos examinar o evaluar la estructura del buque para determinar qué tan seguro puede ser, estudiar el comportamiento del buque en el agua, verificar la cantidad de elementos de seguridad que van a bordo dependiendo de la cantidad de gente que viaja y determinar la capacitación de la tripulación y la cantidad, a fin de que esta no exceda la capacidad máxima del buque.

En cuanto a las normas de pesca nosotros trabajamos conjuntamente con la DINARA, y lo hacemos en muchas áreas. Por ejemplo, la Prefectura, a través de los centros de control, sabe dónde está cada buque en aguas territoriales. Entonces, cuando se determina una veda, se marca esa área para evitar problemas. Personalmente, como oficial subalterno, me tocó estar en una unidad que hacía específicamente ese control de los buques no estoy al tanto de cómo se hace hoy, ya que estoy hablando de la década del ochenta y cuando alguno de ellos entraba en la zona de veda se le llamaba por radio y se le preguntaba qué estaba haciendo, qué iba a hacer o si podía salir, y no había ningún problema. Actualmente, cuando se debe hacer algún procedimiento trabajamos conjuntamente con la DINARA, y nos apoyamos. Por supuesto, la Prefectura es el auxiliar de la Justicia; en este caso, es la Policía marítima y tiene el mismo estatus que la Policía en el territorio nacional. Por lo tanto, como auxiliar de la Justicia, la Prefectura se encarga de llevar a cabo todos los procedimientos de contravenciones y relativos a los delitos que vayan surgiendo en su jurisdicción. Pero como el área de la pesca es muy específica, evidentemente necesitamos asesoramiento y trabajar en conjunto con personal técnico adecuado, a fin de que podamos asistir a la Justicia. De hecho, en La Paloma se han llevado a cabo varios procedimientos relativos a buques pesqueros brasileños; eso ha salido en la prensa y el tema es bastante conocido. Y en esos casos se trabaja en conjunto con la DINARA, que tiene una oficina en La Paloma. Por tanto, trabaja en conjunto con la Prefectura para determinar la falta y graduar la multa correspondiente. Después de que se paga la multa, el buque se libera, de acuerdo a lo que establece la legislación.

Con respecto a la pesca artesanal, es una actividad regulada por disposiciones marítimas y prácticamente no se aplica la legislación internacional.

Este tipo de pesca es diferente dependiendo del área. Mi experiencia personal me ha mostrado que la pesca artesanal es diferente de acuerdo a las zonas del país. No es lo mismo un pescador artesanal en el Río Uruguay que en la zona de Pajas Blancas, en Rocha o tal vez en Punta del Este. La actitud de la gente es completamente distinta. El pescador del este, fundamentalmente el de Rocha con quien he tenido mucho contacto, es mucho más consciente y preocupado por su propia seguridad. Son individuos que saben que cuando están afuera y los agarra una tormenta se están jugando la vida. El otro pescador, el de la zona del Río de la Plata y del Río Uruguay, es más arriesgado, más jugado, no tiene tanta consciencia y, en general, lamentablemente, la mayor parte de los accidentes estadísticamente se ha dado sobre el Río de la Plata más que en el este.

Respecto al proyecto, precisamente ayer hablé con el titular de la Prefectura Nacional Naval, Contralmirante Federico Lebel y, en virtud del poco tiempo de que disponemos, me habló sobre la posibilidad de que nos hagan llegar un pedido formal con una copia para estudiarlo con todos los actores que dentro de la Prefectura

tienen que intervenir en este tema. Por ejemplo, prima facie pienso en la Dirección Registral de Marina Mercante en cuanto a la actividad de los buques, o en las Jefaturas de Circunscripción, porque no es lo mismo la problemática que puedo tener como Jefe de Circunscripción del Río de la Plata que la del Océano Atlántico o del Río Uruguay. Son todas distintas y en base a eso hay que analizarlas e informar sobre el proyecto. El Prefecto será, en muchos casos, quien tendrá que tomar decisiones políticas desde el punto de vista institucional. Nos gustaría hacer un estudio serio y con tiempo porque creemos que tenemos mucho para aportar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando el Capitán de Navío del Cuerpo de Prefectura hablaba de vedas, ¿se refería solamente a las de la parte oceánica, marítima, o también a las de los ríos y lagunas?

SEÑOR CARRIL.- Se trabaja con todas. La diferencia con las vedas del Río Uruguay es que las que se establecen en el Río de la Plata y en el Océano Atlántico son más fáciles de controlar porque los buques que van a pescar son por lo menos de media altura o de altura. Estamos hablando de buques equipados como para pesca industrial o comercial. En el caso del Río Uruguay, no tenemos buques de ese tipo. En general, se trata de pesqueros artesanales y realmente son más difíciles de controlar, porque muchas veces salen sin despacho, sin conocimiento de la autoridad marítima. Nos enteramos de que están pescando cuando los encontramos en el agua, pero cuando por diferentes circunstancias no podemos hacer alguna recorrida ellos salen, pescan, vuelven y no reconocen nada. Los controles que se hacen por ejemplo en el caso de Salto con respecto a la pesca son en las proximidades de la represa, por ser una zona prohibida. Hubo algunos casos en los que intervino la Justicia, lamentablemente en aspectos internos. En el Río Uruguay el control es un poco más complicado, ya que tiene que estar en la zona. Muchos pescadores vienen a despachar regularmente como corresponde, como deben hacerlo, y no hay mayor problema, pero respecto a otros pescadores la experiencia me ha mostrado cuando estuve en Paysandú o en Río Negro que, evidentemente, salen sin despacho, sin control alguno de la autoridad. Entonces, ahí es más complicado poder controlar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo que entiendo, respecto a las vedas el Capitán se refiere expresamente a los pescadores uruguayos. Pero también nos preocupan los pescadores que provienen de países vecinos, concretamente no conozco la realidad, en el Río Uruguay, pescadores argentinos y, en la Laguna Merín y el Río Cebollatí, pescadores brasileños.

SEÑOR CARRIL.- Con Argentina tenemos el Tratado de Límites del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Tenemos buena relación y comunicación fluida con la Prefectura Naval Argentina. No sé exactamente cómo está funcionado al día de hoy, porque si bien hace años estuve en esa área, hoy no. Ha sufrido algún cambio y se puede averiguar, pero llevaría tiempo, por lo que debería tratarse en una sesión posterior. Con Argentina hay un convenio que marca que nosotros le informamos de todos los barcos que despachamos diariamente a Zona Común de Pesca y ellos nos informan de todos los barcos que despachan a esa misma zona. El control es conjunto. Por lo menos, de acuerdo a mi experiencia, no hemos tenido mayores problemas con buques argentinos. Recientemente yo estaba en el área de Marina Mercante, me tocó hacer una inspección de dos pesqueros argentinos que fueron sorprendidos pescando en una zona no autorizada de aguas uruguayas y fueron detenidos, conducidos a Montevideo, se hizo el procedimiento correspondiente y se cobraron las multas pertinentes.

Respecto a Brasil, no tenemos convenio. Por lo que tengo entendido, en Brasil es más complicado para los mismos brasileños poder controlar porque no tienen un sistema tan fino de control como el que tenemos nosotros o Argentina.

El problema de los pesqueros brasileños sobre nuestra costa es bastante serio, porque ellos aparecen en el límite de nuestras aguas con las brasileñas, esperan ahí, de noche apagan las luces, cruzan y pescan. La DINARA tiene muy claro cuál es el sistema que usan: pescan con la red de deriva, que acá está expresamente prohibida. Tiran la red, la dejan correr, la van siguiendo y, cuando pasa determinado tiempo, la recogen y sacan de todo.

El control de los brasileros se puede hacer en casos muy puntuales desde la costa del Chuy. Muchas veces se pueden ver los pesqueros que están del lado brasilero que se supone que van a cruzar. Estamos hablando del horizonte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hablamos de pescadores en el Océano Atlántico.

SEÑOR CARRIL.- Sí, claro. Los brasileros no tiene permiso para pescar en el Río de la Plata.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habíamos hablado de la Laguna Merín.

SEÑOR CARRIL.- En cuanto a la laguna, no tengo mucha experiencia. Tendría que averiguar cómo está la situación porque, casualmente, es uno de los lugares en que he estado poco y nada.

El problema es en el litoral marítimo del Océano Atlántico con los pesqueros que se cruzan a nuestra área, que creemos que son muchos. Algunos se ven desde la costa, es decir que están a 15 millas como mucho. El horizonte está entre las 10 y las 12 millas. Más allá de las 20 millas no los vemos y, seguramente, están allí. La única manera de saber si están y si cruzan es arrimarse a esa zona.

SEÑOR CASAS (don Dardo).- Soy de San José y quiero hacerle una consulta sobre un problema que sucede en la desembocadura del Santa Lucía en el Río de la Plata. Uno de los principales problemas que hay en San José es la muerte de los peces por contaminación. Hay una franja industrial importante y al respecto hay abundantes denuncias. Yo fui Edil y en la Junta Departamental hay muchas denuncias por contaminación y falta de controles.

¿Tiene alguna incidencia la Armada en los casos de mortandad de peces? ¿Pueden investigarlo o controlar ese aspecto?

SEÑOR CARRIL.- Esto puede suceder ahí, en el Río Uruguay o en otras áreas. Hace mucho pasó algo similar en el Río Negro. La gente, fundamentalmente en el interior, va a la Prefectura a denunciarlo. Para actuar, la Prefectura se tiene que apoyar en científicos: vamos a la DINARA para que nos dé la información técnica. Después, si se comprueba que esa mortandad de peces es producto de una contaminación masiva, de algún producto específico que haya sido vertido a las aguas o de alguna condición que pueda generar un dolo, la Prefectura como Policía marítima tendrá que hacer la investigación correspondiente, determinar las responsabilidades si se puede, sin duda informarlo a la Justicia y actuar junto con esta en consecuencia.

SEÑOR CASAS (don Dardo).- ¿Hay antecedentes de procedimientos de este tipo?

SEÑOR CARRIL.- Se han hecho. Inclusive, en el Río Uruguay hemos trabajado muchísimo con la CARU, con la ventaja de que la Comisión tiene un técnico de la DINARA y uno del organismo homólogo argentino. Desde que yo estoy en este cargo no se han hecho, pero no hace mucho que estoy. Tendría que revisar los antecedentes para darle una respuesta.

Como en todo procedimiento policial, lo fundamental es poder determinar las responsabilidades. A veces se puede, a veces lleva más tiempo y a veces no se puede.

SEÑOR CASAS (don Dardo).- Mi intención es llevar información a los pescadores sobre un problema que es recurrente en San José.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nuestro caso, en Charqueada hay una pequeñísima lancha que se tiene que enfrentar a situaciones dificultosas, sobre todo con pescadores de la Laguna Merín, que es un espejo de agua muy grande que, a veces, tiene oleadas importantes.

¿Con qué recursos cuentan y qué dificultades tienen para cumplir su función?

SEÑOR CARRIL.- La situación al día de hoy es bastante difícil para nosotros. Estamos pasando un momento muy complicado. Uno de los problemas fundamentales es cómo aumentar la movilidad de nuestro personal, y a eso está apuntando el Prefecto Nacional. Evidentemente, nos gustaría incrementar nuestra presencia en un montón de lugares y tener presencia donde hoy no estamos, pero

hoy eso es completamente inviable. La posibilidad de mejorar nuestra presencia es aumentar la movilidad.

Estamos en un momento muy difícil. Por ejemplo, el bote neumático que es un elemento que utilizamos mucho se fabrica para ser cambiado a los cinco años. Nosotros tenemos botes de doce, catorce y hasta quince años que siguen funcionando. Muchos se están sacando de servicio porque ya no están en condiciones de continuar funcionando. Lo mismo sucede con los motores fuera de borda, que tienen catorce, quince y hasta dieciocho años, algunos de los cuales ya están discontinuados y no se les consiguen repuestos. Los vehículos están sufriendo mucho, hay algunos con problemas, y la situación financiera actual de la Armada no es ningún secreto es bastante complicada. No la manejo yo sino el Prefecto Nacional con sus asesoramientos.

Hay planes en el sentido de aumentar la movilidad pero yo no estoy en condiciones de decirles qué posibilidades existen de que eso se haga efectivo. Hoy por hoy, la situación no es la mejor. Hay lugares donde se precisaría un tipo diferente de embarcación, que tuviera mayor capacidad en cuanto a velocidad y tamaño, pero esto forma parte de planes a largo que se tienen que trazar y manejar a través del mando.

SEÑORA MATIAUDA ESPINO.- El señor Carril nos habla de la escasez de recursos. Todos apostamos a una pesca controlada, a que las aguas jurisdiccionales estén vigiladas y él, de alguna forma, nos está haciendo ver que eso es imposible porque la Armada no tiene recursos para hacer esos controles. Entonces, a mí me queda la duda acerca de la posibilidad de hacer un control efectivo.

Le pregunto si esto es viable con los recursos otorgados por el Poder Ejecutivo. Se está hablando de que la vida útil de los botes neumáticos es de cinco años por mencionar uno de los elementos que él mencionó y de que la Armada los usa hasta por doce años. Se exige una ley sobre la seguridad de los buques y nuestra propia Prefectura no tiene esa seguridad. Es contradictorio.

SEÑOR CARRIL.- Realmente es una limitación importante para la Armada. No podría decirle cuáles son las perspectivas de futuro porque desconozco las asignaciones que pueda haber en futuros ejercicios ni cuáles son los planes de inversiones que se vayan a llevar adelante. Eso no lo establezco yo sino el Estado Mayor General de la Armada. No manejo esa información.

Reitero que es una limitación importante, pero siempre las ha habido. Nosotros tratamos de suplirlas, a veces, con el esfuerzo del personal.

SEÑOR PERRACHÓN.- Está en el tapete un tema recurrente, que es el problema de los incendios de barcos pesqueros en el Puerto de Montevideo y que la Armada se encarga de revisar. Un día, el periodismo nos dijo que se encontraron cables eléctricos viejos que pudieron haber sido la causa del inicio del incendio. La última noticia periodística que tenemos es que no se han podido detectar las causas de estos incendios. ¿Qué opinión tiene al respecto?

Por otra parte, quiero hacer referencia a esos viejos barcos pesqueros, casi todos extranjeros, que son abandonados como chatarra. Por ejemplo, en el arroyo Las Vacas los almacenan por ser agua dulce y están allí trancando el arroyo. ¿Qué opina que podemos hacer como Gobierno para que estos arroyos no se llenen con chatarra de barcos pesqueros viejos que parecen estar abandonados por sus propietarios?

SEÑOR CARRIL.- En cuanto a los incendios de los buques pesqueros que se han suscitado, lamentablemente, no tengo mayor información, ya que eso corresponde a la Prefectura del Puerto de Montevideo, que actúa directamente con los buques en dicho puerto. En realidad, no conozco los procedimientos que se llevaron a cabo en cada uno de los casos, y no sé cuáles fueron los orígenes de los incendios en esos pesqueros. Lo que sé es que el Prefecto Nacional ha estado hablando con el señor Ministro sobre este tema, pero desconozco los términos porque no es mi área específica. Como dije, esto debe ser manejado directamente por el Prefecto Nacional con el Prefecto de Montevideo, que depende de él. Por tanto, lamentablemente, no puedo dar información con respecto a ese tema.

Por supuesto, puedo hablar de los comentarios que la Prefectura ha hecho a la prensa con respecto a ese tipo de buques. Se trata de barcos que están en condiciones bastante precarias, que tienen tripulaciones que no se

preocupan mucho por el mantenimiento. Sin duda, se ha trabajado para mejorar eso; inclusive, creo que ahora se están realizando inspecciones más seguidas y profundas en estos barcos a fin de evitar esas situaciones.

En cuanto a lo que sucede en el Arroyo Las Vacas, no conozco la situación actual. En realidad, no sé con qué objetivos fueron llevados esos barcos a esa zona. No sé si están destinados a desguace o fueron llevados allí a la espera de órdenes para salir a navegar nuevamente. Lo que puedo decir es que en este momento prácticamente todos esos barcos están embargados, en manos de la Justicia. Por lo tanto, debemos esperar para saber qué determinación tomará a fin de analizar qué se va a hacer. Algunos de los barcos que se encuentran allí son muy recuperables, y otros no tanto. Por ejemplo, hay barcos de bandera china que fueron a trabajar a La Paloma que se han venido muy abajo. No sé cómo están por dentro habría que verlos, pero por fuera tienen un aspecto bastante desagradable. Por lo tanto, habrá que esperar a que la Justicia determine cuál será el destino final de esos buques.

SEÑOR DÁVILA.- Quisiera referirme al convenio con la Prefectura argentina. Me gustaría consultar si se refiere solo al tema marítimo o si también incluye al Río Uruguay.

Yo vivo en Bella Unión, y la Prefectura argentina, no sé en base a qué o si fue por un tema jurisdiccional, detuvo a tres o cuatro pescadores artesanales uruguayos en el correr de este año. Supuestamente, esos barcos estaban en aguas jurisdiccionales argentinas, y más allá de recibir malos tratos se les incautó las embarcaciones y los elementos de pesca. Estos pescadores tienen que ir a Concordia a recuperar sus barcos, lo cual es bastante inviable. Por eso quiero saber si el convenio con la Prefectura argentina refiere solo al tema marítimo o incluye también al Río Uruguay.

SEÑOR CARRIL.- El convenio de pesca es para el Río de la Plata. Lamentablemente, en este momento no recuerdo como está legislada la temática relativa al Río Uruguay. Por lo tanto, ahora no puedo darle una respuesta; tendría que revisar la legislación. Creo que dentro del Tratado de Límites del Río Uruguay eso no está previsto.

De todos modos, creí entender que las autoridades argentinas encontraron embarcaciones uruguayas pescando en sus aguas jurisdiccionales.

SEÑOR DÁVILA.- Supuestamente sí. Y estoy hablando de varios casos que se dieron a principios de este año. Esos buques fueron llevados a Monte Caseros y los pescadores recibieron malos tratos. Además, después de decirles que estaban haciendo eso continuamente, los detuvieron, les decomisaron el barco y los elementos de pesca y les aplicaron una multa, y para levantarla y recuperar todo deben ir a Concordia.

SEÑOR CARRIL.- No conozco las circunstancias, pero presumo que en caso inverso, es decir si nosotros encontráramos embarcaciones argentinas pescando en aguas jurisdiccionales uruguayas, el procedimiento a seguir sería el mismo. Como dije, no conozco cuáles fueron las circunstancias, pero habría que ver si estaban en aguas argentinas o no. En ese caso hay mucho para discutir y debe ser parte de una investigación, ya que se deben encontrar elementos para comprobar si estaban en esas aguas o no. Lo que puedo decir es que si la situación fuese al revés, si una embarcación argentina hubiese sido sorprendida pescando en aguas uruguayas, sin duda se la detendría, se le incautarían las artes de pesca, la captura que tuviera en ese momento y se le aplicaría una multa. Y, por supuesto, hasta que no pagaran la multa no podrían mover la embarcación. Además, de acuerdo a lo que establece la actual ley de pesca y los decretos reglamentarios, perderían las artes de pesca y la captura.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del Capitán de Navío Carril. Si bien el tema central era el proyecto de ley de Recursos Hidrobiológicos, como no es común que en esta Comisión tengamos la posibilidad de conversar con ustedes, que tienen un área específica de trabajo, aprovechamos para consultar cuestiones que no son específicas de la iniciativa pero están vinculadas al tema pesca, que es lo que nos interesa en este momento.

A través de Secretaría vamos a enviar el material a fin de que ustedes lo estudien, y si se considera necesario volveremos a reunirnos, con más elementos para discutir.

SEÑOR CARRIL.- Agradezco la atención.

Quisiera decir que llevo más de treinta años en la Prefectura, lo que me ha permitido conocer el 85% de nuestro país y convivir con la gente del interior. He estado en muchas ciudades en las que he pasado muy bien.

La Prefectura, tal vez, es más conocida en el interior que en Montevideo; aquí no se conoce mucho. Nuestras actividades son muy amplias y en muchos casos muy profundas. Tenemos grandes responsabilidades y compromisos asumidos con organismos internacionales como, por ejemplo, la Organización Marítima Internacional, OMI. Actualmente, tenemos un representante permanente en ese organismo, lo cual para nosotros es fundamental.

También quiero decir que día a día vamos aprendiendo de nuestra función, que es muy vasta y muy grande. Realmente espero haber podido abrir un poco el panorama en cuanto a lo que estamos haciendo y lo que tenemos que hacer.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.